

А

ТЕОРІЯ И ПРАКТИКА

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНАГО ПРАВА

ПО ПЕРЕВОЗКѢ ГРУЗОВЪ, БАГАЖА И ПАССАЖИРОВЪ.

И. М. РАБИНОВИЧА

ПРИСЯЖНАГО ПОВѢРЕННАГО ПРИ С.-ПЕТЕРБУРГСКОЙ СУДЕБНОЙ ПАЛАТѢ.

ИЗДАНИЕ ВТОРОЕ,

ИСПРАВЛЕННОЕ И ДОПОЛНЕННОЕ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.

Типографія М. М. Стасюлевича. Вас. Остр., 5 лин., 28.

А



ПРЕДИСЛОВІЕ КЪ I-му ИЗДАНІЮ.

Цѣль настоящей книги — систематизація, критика и юридическое разъясненіе условій перевозки и тарифныхъ правилъ, дѣйствующихъ на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ.

Я не буду распространяться о причинахъ, побудившихъ меня заняться этимъ трудомъ. Значеніе желѣзныхъ дорогъ въ русской жизни настолько велико, что попытка привести въ ясность вопросы желѣзнодорожнаго дѣла, какъ техническіе и экономическіе, такъ и юридическіе, не можетъ считаться бесполезною.

Со времени изданія нашего новаго желѣзнодорожнаго Устава прошло болѣе пяти лѣтъ. Въ теченіе этого времени успѣло накопиться не мало вопросовъ и недоумѣній, возбуждаемыхъ нецѣлесообразностью отдѣльныхъ постановленій закона, его неполнотою и противорѣчіями. Кромѣ того, ожидаемое въ самомъ непродолжительномъ времени окончательное принятіе международной Бернской конвенціи о перевозкѣ грузовъ по желѣзнымъ дорогамъ оживляетъ интересъ къ транспортному желѣзнодорожному праву, къ разъясненію тѣхъ началъ этого права которыя въ будущемъ должны лечь въ основаніе единообразнаго общеевропейскаго законодательства о желѣзнодорожной перевозкѣ.

При составленіи настоящей книги я пользовался всѣми матеріалами, которые такъ или иначе могутъ освѣтить смыслъ и мотивы нашего желѣзнодорожнаго закона 12 іюня 1835 года (Общаго Устава російскихъ желѣзныхъ дорогъ). Матеріалы эти я почерпалъ изъ Трудовъ Коммисіи гр. Баранова, изъ составленнаго ею Проекта желѣзнодорожнаго закона съ изложениемъ мотивовъ, на коихъ проектъ основанъ, изъ сдѣланныхъ.

на разные проекты Коммисіи замѣчаній Государственнаго Совѣта, гг. Министровъ, представителей нашихъ дорогъ и другихъ лицъ, принимавшихъ участіе въ обсужденіи закона, изъ дѣйствовавшихъ на нашихъ дорогахъ до изданія закона 1885 г. тарифныхъ правилъ и условій перевозки, изъ протоколовъ засѣданій различныхъ стѣздовъ представителей нашихъ дорогъ и т. д.

Къ этому историческому матеріалу я присоединилъ довольно обширный матеріалъ, почерпнутый изъ нашей судебной практики, а именно, изъ практики Правительствующаго Сената по Гражданскому Кассационному Департаменту, воспользовавшись для этой цѣли рѣшеніями по дѣламъ, поступившимъ въ Правительствующій Сенатъ, начиная съ 1886 года, и разъясняющими смыслъ разныхъ статей Общаго Устава росс. ж. д. и дополняющихъ его узаконеній. Сверхъ того, разумѣется, мною приняты были во вниманіе всѣ напечатанныя рѣшенія Правительствующаго Сената и за предыдущее время. Еще Коммисіею гр. Баранова была выражена справедливая мысль, что „рѣшенія судебныхъ мѣстъ играли и до сихъ поръ играютъ весьма видную и даже главную роль въ усовершенствованіи всего желѣзнодорожнаго дѣла“. Это и заставило меня отнестись съ тщательнымъ вниманіемъ къ выводамъ нашей наиболѣе авторитетной практики, практики Правит. Сената. Къ сожалѣнію, однако, чрезвычайному, даже чрезмѣрному, изобилію рѣшеній Сената по вопросамъ транспортнаго желѣзнодорожнаго права не всегда соответствуетъ внутренняя цѣнность этихъ рѣшеній, ихъ юридическая мотивировка. Чѣмъ больше рѣшеній (по дѣламъ, по большей части, мелкимъ, поступающимъ изъ судебно-мировыхъ учреждений), тѣмъ скуднѣе мотивировка отдѣльныхъ рѣшеній. Это явленіе до извѣстной степени неизбежное. Во всякомъ случаѣ, слѣдуетъ помнить, что далеко не всѣ приводимыя рѣшенія Сената имѣютъ обязательное руководящее значеніе для практики.

Большое значеніе для критической оцѣнки нашего желѣзнодорожнаго закона, а отчасти также для юридическаго разъясненія этого закона имѣютъ опубликованные журналы засѣданій функціонирующаго съ 1885 года Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ. Учрежденіе это оправдало возложенныя на него надежды, и можно смѣло сказать, что едва-ли въ какомъ либо другомъ учрежденіи законодательные вопросы дебатировались съ большею разносторонностью и дѣльностью, чѣмъ они обсуждаются въ желѣзнодорожномъ Совѣтѣ. Журналы Совѣта за по-

слѣднія пять лѣтъ (1886—1890), часто цитируемые въ настоящей книгѣ, являются бытовымъ комментариемъ къ желѣзнодорожному Уставу.

Я счелъ, кромѣ того, нужнымъ въ широкой мѣрѣ воспользоваться для толкованія и оцѣнки нашего закона иностранною судебною практикою и юридическою литературою, такъ какъ нашъ желѣзнодорожный законъ цѣликомъ заимствованъ изъ иностранныхъ источниковъ. Однимъ изъ непосредственныхъ источниковъ для нашего законодателя послужилъ, какъ извѣстно, составленный въ Бернѣ проектъ международной конвенціи о перевозкѣ грузовъ. Этотъ проектъ я и счелъ полезнымъ во многихъ мѣстахъ своей книги сравнить съ постановленіями нашего закона. Такъ какъ, затѣмъ, образцомъ при составленіи Бернской Конвенціи послужило преимущественно нѣмецкое законодательство, то и становится понятнымъ тотъ особый интересъ, съ которымъ я въ своей книгѣ отнесся къ этому законодательству и къ разъясняющей его судебной практикѣ и литературѣ. Основы нѣмецкаго законодательства о желѣзнодорожной перевозкѣ содержатся въ нѣмецкомъ Торговомъ Кодексѣ (Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch), дѣйствующемъ въ Германіи и Австро-Венгріи ¹⁾. Эти основныя начала подробно развиты въ т.-н. „регламентъ“ нѣмецкихъ дорогъ (Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands и тождественный съ нимъ Betriebsreglement für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche etc.) ²⁾. Правила „регламента“ приняты также въ Бельгіи,

¹⁾ *Новый* Германскій Торговый Кодексъ (1897 г.) въ части, касающейся желѣзнодорожной перевозки, согласованъ съ Бернскою Конвенціею. Основы законодательства остались тѣ же. Нововведеніемъ является приостановленіе давности, связанное съ подачею заявленія въ управленіе желѣзной дороги (см. ниже, стр. 564—70). Низведеніе отвѣтственности возмощковъ до обычной нормы отвѣтственности по всякому другому договору не касается желѣзныхъ дорогъ, для которыхъ по прежнему сохранена строгая, страховая отвѣтственность. Всѣ цитаты въ настоящей книгѣ относятся къ старому изданію, причемъ, однако, въ нѣкоторыхъ мѣстахъ книги сдѣланы ссылки на *проектъ* новаго Кодекса, опубликованный съ мотивами въ 1896 году.

²⁾ Въ Германіи Betriebsreglement съ 1 января 1893 года замѣненъ новымъ уставомъ, т.-н. „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“, который согласованъ съ Бернскою Конвенціею настолько, насколько это могло быть сдѣлано безъ нарушенія стараго Торговаго Кодекса. Въ Австріи новый Betriebsreglement 10 декабря 1892 года *воплотилъ* согласованъ съ Бернскою Конвенціею, такъ какъ отступленія отъ Торговаго Кодекса въ этихъ видахъ были разрешены особымъ закономъ (27 октября 1892 г.). Съ Бернскою Конвенціею согласованъ также и новый союзный регламентъ нѣмецкихъ дорогъ (Vereins-Betriebsreglement nebst Uebereinkommen), вступившій также въ силу